

Adrián Gorelik/Graciela Silvestri

Das Ende der Expansion. Stadt und Stadtkultur in Buenos Aires 1976-2000¹

1. Die Zeiten der Stadt

Im Laufe der vergangenen drei Jahrzehnte haben in Buenos Aires² tiefgreifende Veränderungen stattgefunden. Das Bild jener modernen Stadt, die sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts konsolidierte, hat sich dabei grundlegend gewandelt. Weder die von 1976 bis 1983 herrschende Diktatur noch die 1984 einsetzende Phase der demokratischen Konsolidierung haben jedoch einen radikalen Bruch der langfristigen Tendenzen und Traditionen in der Geschichte der argentinischen Hauptstadt herbeigeführt, auch wenn sie spürbare Veränderungen in vielen Bereichen mit sich brachten. Erst ab 1990 findet eine radikale Abkehr von der traditionellen Stadtplanung statt, die die urbane Struktur drastisch verändert und eine neue Epoche in der Geschichte von Buenos Aires einleitet.

Die Stadt unterwirft aufgrund ihrer Materialität die gesellschaftlichen, politischen und kulturellen Entwicklungen einer Langzeitprüfung: die materiellen Objekte überleben die Epoche und die Situation, in der sie entworfen und erbaut wurden; die städtebaulichen Projekte und die öffentlichen politischen Maßnahmen werden sehr langsam umgesetzt; die Gesetzgebung ist träge; die Ideen und Vorstellungen, die Art und Weise der gesellschaftlichen Umsetzung, die politischen und kulturellen Stadtmythen sind beharrlich; sie können nicht unabhängig von der Materialität der Stadt betrachtet werden,

¹ Der vorliegende Text bildet die Zusammenfassung einer Reihe von Aufsätzen, die die Autoren in den letzten zehn Jahren in der Kulturzeitschrift *Punto de vista* veröffentlicht haben (vgl. Literaturverzeichnis). Eine erweiterte Fassung erschien in Romero/Romero (2000).

² 'Buenos Aires' bezeichnet einerseits eine Metropole von 4.400 km² und 12 Millionen Einwohnern und andererseits einen autonomen Bezirk von 200 km² und 3 Millionen Einwohnern im Herzen dieser Metropole: der Hauptstadt Argentinien. Wenn im Folgenden von urbanen und gesellschaftlichen Entwicklungen gesprochen wird, ist im Allgemeinen die Metropole gemeint. An einigen Stellen wird zwischen der Hauptstadt und *Gran Buenos Aires* unterschieden; letzterer Begriff meint nicht, wie in der internationalen Urbanistik, den großstädtischen Ballungsraum, sondern nur jene Distrikte der Provinz Buenos Aires, über die sich die Hauptstadt seit den 1930er Jahren auszudehnen begann.

sie sind alle Teil eines gemeinsamen Spiels. Dies bedeutet jedoch nicht, dass eine starre Materialität der jeweiligen politischen und kulturellen Konjunktur gegenüber steht, sondern dass die städtische Kultur in Schichten gelagert ist, die sich gegenseitig beeinflussen und unterschiedlich aufeinander wirken. Während es 1976 und 1984 zu Rissen und Spalten in jener Schichtung der Stadt und der Stadtkultur kam, die die gesamte Phase der Modernisierung von Buenos Aires gekennzeichnet hatte, entsteht 1990 eine regelrechte Verwerfung, die alle Anzeichen einer neuen Formation aufweist.

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Städte der westlichen Welt von einem Wachstums- und Expansionsprozess erfasst, der nicht nur die Ausdehnung des Stadtraumes, sondern auch die gesellschaftliche Integration und die Vorstellung eines zukunftsweisenden Projekts bedeutete – eine Expansion, die über lange Zeit eine räumliche Konzentration zur Folge hatte: Konzentration der Arbeit in der Fabrik, der Bevölkerung in der Stadt, der Herrschaft in einer sozialen Klasse, sowie der Belohnung und Bestrafung bestimmter sozialer Gruppen (Secchi 1989). Diese Symmetrie von Expansion und Konzentration ist charakteristisch für die progressive Phase der modernen Stadt. Gegen Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts kommt es jedoch zu einer Krise der progressiven Stadt in Europa: Die Verlegung von Industriekomplexen, die Dezentralisierung der Verwaltung und die Umkehrung der Migrationsströme zwischen Stadt und Land führten zu einer diffusen Verstädterung und zur Entstehung innerer Peripherien – mit Lücken im zuvor kompakten Stadtgefüge, verlassenen Industriegebieten, verfallenen Wohngebieten und einer obsolet gewordenen Infrastruktur.

In Buenos Aires wurde die Expansionsphase vor allem durch die staatliche Planung und die Konsolidierung der öffentlichen Infrastruktur seit dem Ausgang des 19. Jahrhunderts, sowie durch eine darauf aufbauende Ausdehnung des privaten Wohnungsmarktes auf weite Teile der Gesellschaft geprägt. Die Entstehung von Vorstadtgebieten wurde durch den Ausbau des öffentlichen Transportwesens ermöglicht und zeichnete sich durch das Modell der schachbrettartigen Straßenführung und des Einfamilienhauses aus. Beide Faktoren waren von entscheidender Bedeutung für den sozialen Aufstieg breiter Bevölkerungsschichten zu Beginn des 20. Jahrhunderts und für die Entstehung und Konsolidierung der Mittelschichten in Buenos Aires – ein einmaliges Phänomen im lateinamerikanischen Kontext. Das Eigenheim führte dazu, dass aus der heterogenen Immigrationsgesellschaft eine Gemeinschaft von kleinen Eigentümern wurde; gleichzeitig ermöglichte die

Entstehung von relativ gleichmäßigen Stadtvierteln, die durch die Straßenführung miteinander verbunden wurden, die aktive Teilnahme an der zivilen Gesellschaft.

Bereits in der zweiten Phase der Expansion zum *Gran Buenos Aires*, ab den 1930er Jahren, zeigten sich erste Mängel in der Stadtplanung und -verwaltung: die Auflagen für die Bodennutzung in den Außengebieten am Rande der Hauptstadt waren weniger streng als in der Hauptstadt; weder gab es eine öffentliche Gesamtplanung noch wurden infrastrukturelle Erschließungsmaßnahmen durchgeführt, die einen egalitären Anschluss an die städtischen Versorgungen gewährleistet hätten. Dennoch hielt die Expansion auf Grund einer Reihe von Faktoren, die relativ unabhängig von den spezifischen städtebaulichen Maßnahmen waren, weiter an: eine blühende, im Wachstum begriffene Wirtschaft, die Tradition der staatlichen Versorgung und die urbane ausdehnungsfähige Schachbrettstruktur.

Auf dieser Grundlage entwickelte sich Buenos Aires zu einer Stadt, die gleichmäßig wachsen konnte und in ihrer Expansion die Unterschiede ebnete: Von den öffentlichen Parkanlagen der Jahrhundertwende bis zu den Wohnkomplexen des Peronismus, vom Liniennetz der U-Bahn bis zu dem in den sechziger Jahren entstandenen Dienstleistungszentrum Catalinas Norte wurden alle großen Unternehmungen, die Buenos Aires zu einer modernen Stadt machten, im Sinne einer Modernisierung konzipiert, die die gesamte urbane Gesellschaft erfasste. Sie wurden als Entwicklungspole entworfen, wobei weite Teile der Gesellschaft Entwicklung als wünschenswertes Ziel auffassten.

Diese Phase der Expansion ist heute in Buenos Aires endgültig abgeschlossen. Sie war nicht immer und überall von Harmonie und Gerechtigkeit geprägt: Es sind über das ganze Jahrhundert hinweg Segregationen und Segmentierungen, qualitativ unterschiedliche Wachstumsprozesse, rückständige Stadtgebiete oder marginalisierte Bevölkerungsgruppen zu erkennen. Aber die Prozesse der räumlichen und sozialen Expansion von Buenos Aires, vergleichbar mit gleichzeitigen Entwicklungen in den europäischen Städten, ermöglichten eine wachsende und gleichmäßige Integration und bildeten somit einen deutlichen Kontrast zu den Modellen ungleicher Modernisierung der meisten Städte in Lateinamerika.

Wie im Fall der europäischen Städte treten auch in Buenos Aires die ersten Symptome des Endes der expansiven Phase zu Beginn der siebziger Jahre des 20. Jahrhunderts auf: Damals kommt die Zuwanderung zum Erliegen, die das hohe Bevölkerungswachstum von Buenos Aires verursacht hatte, und

es setzt ein Bevölkerungsrückgang ein, der bis heute anhält; weiter kommt es zur Entindustrialisierung und zur Verlegung von Industriekomplexen, die sich vor allem im südlichen und südwestlichen Stadtgebiet und in weitläufigen Bereichen des *Gran Buenos Aires* negativ ausgewirkt haben. Dieser Prozess wurde durch verschiedene wirtschafts- und gesellschaftspolitische Maßnahmen der Militärdiktatur unterstützt, obwohl die wichtigsten städtebaulichen Leitlinien der Militärregierung dazu tendierten, die negativen Auswirkungen dieser Entwicklung zu verbergen, und sie als progressiv darzustellen: Tatsächlich kann die Stadtplanungspolitik der Militärdiktatur als letzter Ausdruck der alten Modernisierungstradition interpretiert werden.

Nach der Redemokratisierung verzögerte die Wirtschaftskrise die Einsicht in jene andere, spezifisch urbane Krise: Gleichzeitig mit der politischen Öffnung der Stadt und der kulturellen Revitalisierung des öffentlichen Raumes im Rahmen des Wiederaufbaus einer vielfältigen und demokratischen Gesellschaft kollabierte die materielle Basis der Stadt – die Versorgungsstruktur, das öffentliche Verkehrsnetz, das Wohnraumangebot, das ökologische System –, nachdem über Jahrzehnte weder sinnvolle Investitionen noch Instandhaltungsmaßnahmen stattgefunden hatten. Damals wurde deutlich, dass die Expansionsphase beendet war und mit ihr auch die Vorstellung von einer egalitären, gemeinsamen Zukunft für Buenos Aires obsolet wurde. Diese Veränderungen wurden der allgemeinen Wirtschaftskrise zugeschrieben: Wenn die Lähmung des Immobilienmarktes und das Ausbleiben von neuen städtebaulichen Maßnahmen, der relativ niedrige Energieverbrauch, der geringe Lastverkehr und der weitgehend stagnierende Pkw-Bestand Folgen der Wirtschaftskrise waren, dann konnte die Krise der Stadt hinter dieser allgemeinen Stagnation verborgen bleiben – es war nicht die Stadt, sondern die Wirtschaft, die nicht gut funktionierte.

In den neunziger Jahren erkannte man schließlich, dass die Stadt eine neue Gestalt bekommen hatte: Die neoliberale wirtschaftliche Öffnung der Regierung Menem fand in der neuen Segmentierung der Stadt ein ideales Wirkungsfeld, und folglich verstärkte die öffentliche Hand die wichtigsten Aspekte dieser neuen urbanen Konfiguration. Die urbane und soziale Krise erwies sich als das Fundament der Modernisierung der neunziger Jahre, als sich ein völlig neuartiges Stadtmodell abzeichnete, das durch folgende Merkmale geprägt war: die Förderung von privaten, exklusiven Enklaven gegenüber dem sämtliche Stadtbereiche gleichmäßig erfassenden Schachbrettmodell; das wachsende Angebot an privaten Dienstleistungen für die mittleren bis hohen Einkommensgruppen angesichts des deutlichen Verfalls

der öffentlichen Versorgungsnetze, und die vom Staat geförderte Privatisierung des öffentlichen Raumes, die die städtische Gemeinschaft in eine Summe von konkurrierenden Interessen verwandelte.

Im Folgenden sollen die verschiedenen urbanistischen Projekte und die gesellschaftlichen Vorstellungen dargestellt werden, die das Gesicht der Stadt in den letzten dreißig Jahren verändert haben: das expansiv-progressive Modell, das während der Diktatur verwirklicht wird; die Demokratisierung des öffentlichen Raums, die parallel zur Krise der Stadt verläuft, und die neoliberale Modernisierung der neunziger Jahre auf der Grundlage der Segmentierung von Stadt und Gesellschaft.

2. 1976-1983: Diktatur und Modernisierung

Die Umgestaltung von Buenos Aires

In einem Interview mit dem Titel "Die Umgestaltung von Buenos Aires" – erschienen im Juli 1977 in *summa*, der wichtigsten Architekturzeitschrift jener Zeit –, stellte der anonyme Interviewer fest, der wiedergeborene Haussmann stamme aus Buenos Aires und heiße Guillermo Domingo Laura. Er drückte mit diesem Vergleich seine Begeisterung für das ehrgeizige Programm der Umgestaltung der Stadt aus, die vom damaligen Bürgermeister von Buenos Aires, dem Luftwaffenoffizier Cacciatore vorangetrieben und von Laura entwickelt wurde, und siedelte es im Rahmen der legendären Modernisierung von Buenos Aires an. War dies bloßer Opportunismus? Die vielfältigen Initiativen der Stadtregierung waren allesamt auf die im Jahr 1977 verabschiedete Stadtplanungsverordnung zurückzuführen, sie gingen aber darüber hinaus zurück auf ein zwischen 1971 und 1973 erarbeitetes Projekt, das seinerseits eine Umsetzung der Generalplanung (Plan Director) von 1958-1962 darstellte. Cacciatore und Laura verstanden sich also als Erben der modernen Tradition lokaler Stadtplanung, sowohl was den Willen zur rationalen Kontrolle der Stadtgestaltung angeht, als auch in der von den Fachleuten geteilten Hoffnung, über die Stadtplanung die Lebensweise der Menschen zu beeinflussen. Ähnliches gilt für das Gesetz 8912 von 1977 zur Bodennutzung der Provinz Buenos Aires, das die weitere Entwicklung des *Gran Buenos Aires* deutlich beeinflusste: Auch dieses Gesetz sah traditionelle Ziele der Regionalplanung wie das Verbot von baulichen Erschließungsmaßnahmen in überschwemmungsgefährdeten Gebieten oder die Neustrukturierung des lückenhaften Stadtgefüges vor, durch die die bauliche Er-

schließung von Gebieten außerhalb der Hauptentwicklungachsen oder ohne Anbindung an die Infrastruktur verhindert werden sollte.³

In diesem Rahmen wurden zwischen 1978 und 1980 verschiedene öffentliche Baumaßnahmen durchgeführt: die Stadt- und Zufahrtsautobahnen (ein Thema, das bereits von der ersten peronistischen Regierung zur Sprache gebracht worden war); die Bauplanung für 60 Schulen, von denen 24 fertiggestellt wurden (die einen Plan von 1969 weiterführte); die Errichtung neuer Grünzonen (ebenfalls in Fortführung einer langjährigen Tradition), sowie die Anlage von neuen bzw. die Umgestaltung von bereits vorhandenen Plätzen; die Schaffung eines ökologischen Gürtels, eines zur öffentlichen Nutzung bestimmten bewaldeten Streifens von etwa 30.000 Hektar, der sich wie ein Keil mitten in das Stadt- und Industriegebiet hineinschieben sollte.

Trotz der allgemeinen Übereinstimmung der Projekte Cacciatores mit den Vorhaben der Bauplaner blieben die kritischen Stimmen nicht aus. So wurden die neu angelegten Plätze und Parks nicht nur aufgrund der enormen Investitionen kritisiert, sondern auch wegen der Verwendung eines postmodernen Formenrepertoires, das bei den Vertretern traditionell-moderner Tendenzen auf tiefes Missfallen stieß. Aber der umstrittenste aller Eingriffe betraf den Bau der Autobahnen. Diese Maßnahme bedeutete eine eigenwillige Interpretation der traditionellen Stadtplanung, weil sie die Zufahrt *in* die Stadt förderte (in den ursprünglichen Plänen waren die Autobahnen nicht als Zufahrtswege in die Stadt, sondern als Durchfahrtswege konzipiert); sie hatte ferner die Aushöhlung ganzer Stadtviertel zur Folge, da aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Trasse mitten durch die Häuserblocks beschlossenen wurde. Diejenigen, die vom Bau der Autobahnen am stärksten betroffen waren, waren also nicht die Enteigneten, die in ein Häuschen oder eine Wohnung in der Umgebung umziehen konnten, sondern vielmehr diejenigen, die nun an der Autobahn wohnen bleiben mussten.

Da die Autobahnen sich zu einem Symbol staatlicher Stadtplanung entwickelten, wurde die Kritik, auch wenn sie nur technische Aspekte bemängelte wie im Falle der Stellungnahmen der Sociedad Central de Arquitectos oder des Centro Argentino de Ingenieros, zu einer Kritik an der Diktatur. Man verband sie mit der Kritik an der Zerstörung des historischen Erbes – nicht der offiziellen Symbole, sondern der Zeugnisse der Alltagskultur und

³ Horacio Torres (1993) hat die negativen Auswirkungen der "gutgemeinten Absichten" eines Regulierungskonzeptes dargelegt, das von keinen Förderungsmaßnahmen begleitet war, und dessen Einfluss auf das Ende der billigen Grundstücksparzellierung, einer der Schlüsselfaktoren der Expansionsphase von Buenos Aires.

der Identität der Stadt. Cacciatores Modernisierung zerstörte die Erinnerung und das Andenken, sie ließ sie verschwinden und erwies sich damit als eine Metapher der Verbrechen der Diktatur, deren Ausmaße bereits 1980 von weiten Teilen der Gesellschaft wahrgenommen wurden. Niemand hätte zwei Jahrzehnte zuvor in Buenos Aires Modernisierungsvorschläge mit autoritären Einstellungen gleichgesetzt, und noch viel weniger hätte man die Sorge um die Bewahrung von Traditionen als Kritik gegen Diktatur ausgelegt. Solche Einstellungsänderungen sind charakteristisch für diese Zeit, sie beeinflussten aber auch die Meinungsbildung in der Zeit nach der Diktatur: Es zerbrach die besonnene Übereinstimmung zwischen sozialem Fortschritt und technologischem Aufschwung, zwischen Demokratie und Modernisierung, die sowohl in der Fachwelt als auch in der Gesellschaft von Buenos Aires bis dahin als unzerbrechlich gegolten hatte.

Gewiss stand dieser symbolische Bruch im Einklang mit internationalen Entwicklungen, aber er geschah nicht etwa im und durch den Diskurs der Urbanisten und Architekten, sondern fand in einer von der Zensur beherrschten Zeit statt. Das Ausbleiben der kulturellen und fachlichen Debatte zu einem Zeitpunkt, als weltweit eine bedeutende Wende in der Städteplanung eingeleitet wurde, zeigte seine Folgen nach der Diktatur – die Tradition der lokalen urbanistischen und architektonischen Kultur konnte nicht wiederhergestellt werden.

Das Bild der Stadt

Die städtebaulichen Maßnahmen unter der Diktatur wiesen keine spezifische Formensprache auf. Es gab große funktionelle Bauwerke wie die Autobahnen; rationalistische wie die Schulen, die die Nüchternheit der Tradition der argentinischen Moderne aufgriffen; andere wiederum, wie das Kulturzentrum Recoleta, trieben mit hohem Qualitätsanspruch⁴ die Popkultur der nordamerikanischen Westküste bis zum Paroxysmus, und in der Gestaltung von einigen Plätzen dominierte der historistische italienische Stil mit klassizistischem Einschlag.

Es wäre sinnlos, die Formensprache der einzelnen baulichen Maßnahmen jeweils politisch interpretieren zu wollen. Genauso falsch wäre es jedoch, aus dieser Mischung von Kontinuität und Innovation zu folgern, die Diktatur hätte keine klaren Vorstellungen für die Entwicklung von Buenos Aires gehabt. Sie hatte sie wohl, auch wenn sie viel weitgefaster waren als

⁴ Die Architekten waren Clorindo Testa, Jacques Bedel und Luis Benedi.

das, was eine einzige Formensprache bieten konnte, und in der Regel auf Außergewöhnliches verzichteten. Der Bürgermeister Cacciatore wollte ein sauberes und ordentliches Buenos Aires, das mit einer Reihe moderner Projekte auf die Zukunft weisen sollte. Besessen von der Vorstellung der sauberen Stadt schaffte die Militärregierung den grünen Gürtel, entwickelte Werbekampagnen gegen die Lärmbelastung, in denen behauptet wurde, dass Stille gesund sei (*"el silencio es salud"*), reinigte die Mauern von störenden Graffiti und entledigte sich der Elendsviertel im Streben nach der *"weißen Stadt"* (Oszlak 1982). Die Diktatur griff bewusst den gesellschaftlichen Wunsch nach Ordnung auf und verbarg hinter dieser Kulisse Staatsterrorismus und Folterzentren. Erst gegen Ende der siebziger Jahre wurde durch die Aktivitäten der Mütter der Plaza de Mayo und den Besuch der Interamerikanischen Menschenrechtskommission immer breiteren Teilen der Gesellschaft die neue, von der Diktatur gezeichnete Stadtkarte mit roten Markierungen auf der weißen Stadt bewusst, in deren Zentrum die berühmte Escuela de Mecánica de la Armada (ESMA) lag.

Es war jedoch die Fußballweltmeisterschaft von 1978, die Buenos Aires als die *'ideale Stadt'* erscheinen ließ, die angestrebt wurde. Die patriotischen Gefühle, die das argentinische Trikot erweckte, reichten aber nicht aus, um die Weltmeisterschaft von 1978 zu einem Schlüsselereignis für die Stadt zu machen. Dazu bedurfte es vielmehr einer komplexen gesellschaftlichen Konstruktion, die sich nicht nur im Bau von Stadien, Hotels und Infrastruktur auf Landesebene ausdrückte, sondern auch dadurch, dass die audiovisuellen Medien für Propaganda und Werbung auf den neuesten Stand gebracht wurden.⁵ Die WM wurde zu einem von jenen seltenen Ereignissen, in denen die Zeit der materiellen Veränderungen der Stadt und die Zeit des Wandels der gesellschaftlichen Sensibilität mit einem konkreten politischen Ereignis zusammenfallen und deutliche materielle und geistige Spuren hinterlassen.

Die Modernisierung der Kommunikationsmedien erreichte ihren Höhepunkt 1976 mit der Gründung von Argentina Televisora Color (ATC), der staatlichen Gesellschaft für Farbfernsehen, die sofort an die Spitze der Kommunikationsmedien trat. Bereits 1978 war der Sitz der Fernsehgesell-

⁵ Die Vorbereitungen der WM begannen lange vor 1978: Bereits seit 1970 gab es ein Koordinationsteam, das zu Zeiten der peronistischen Regierung dem Staatssekretariat für Sport unterstellt war und später dem Ente Autárquico Mundial 78. Das 1976 gebildete Bauplanungsteam stand unter der Leitung von erstrangigen Experten, wie Carlos Méndez Mosquera und Gui Bonsiepe, ein Schweizer Avantgardist, der wenige Jahre zuvor für die Unidad Popular in Chile gearbeitet hatte.

schaft fertiggestellt: ein bemerkenswertes Gebäude mit einem neuartigen Profil ganz im Sinne der neuesten internationalen architektonischen Tendenzen.⁶ Es war teilweise unterirdisch angelegt, wodurch der monumentale Charakter des ohnehin spektakulären Entwurfs abgeschwächt wurde und die Grünzonen in der Umgebung nicht tangierte.

Argentinien vermittelte also das Bild eines modernisierten Landes, das, obwohl an der Peripherie gelegen, es durchaus mit den Ländern des Zentrums aufnehmen konnte: Die Integrität der Systeme und die Kohärenz der einzelnen Formensprachen, deren Produktion den herausragendsten Fachleuten unterstand, ließen keine Risse erkennen. Wenn in Paris, Barcelona oder New York auf das physische Verschwinden von Menschen und das Verschwinden der Kultur hingewiesen wurde, so schienen die Kohärenz und Qualität des Modernisierungsprojektes – vom Fernsehbildschirm bis zu den städtischen Einrichtungen – dem zu widersprechen. Aufgrund seines anscheinend aseptischen und objektiven Charakters schien dieser Entwurf in einer für Argentinien ungewohnten Deutlichkeit die Argumente der Macht auf wirksamere Weise zu verkörpern, als dies durch direkte Propaganda geschah. Die argentinischen Architekten und Bauplaner sind sich der wahren Bedeutung dieser Episode noch nicht bewusst geworden: Angesichts des Sport-Populismus⁷ und der scheinbaren Neutralität der Technik ist es immer noch schwierig daran zu erinnern, dass 1978 ein entschiedener Beitrag zur Konsolidierung der Diktatur geleistet wurde.

3. 1984-1989: Die Stadt der Demokratie und der Krise

Das Fest der Stadt

Der Fall der Diktatur brachte keine radikale Veränderung der architektonischen und städtebaulichen Planung mit sich, aber doch der politischen und kulturellen Bedeutung von Buenos Aires im Kontext der wiedergeborenen Demokratie. Buenos Aires entwickelte sich in der Feststimmung der ersten Jahre der Demokratie zum genauen Gegenteil von jener weißen, funktionellen und sauberen Stadt, um die Cacciatore so bemüht gewesen war. Der öffentliche Raum wurde für die Kunst als offene Ausdrucksform freigegeben; partizipative Spielformen wie Straßentheater, Konzerte des *rock nacional*,

⁶ Die Projektleitung hatte das Büro Manteola/Sánchez Gómez/Santos/Solsona/Viñoly, einer der bedeutendsten Motoren der Erneuerung der sechziger Jahre in der architektonischen Kultur Argentiniens. Dasselbe Büro baute auch das ausgezeichnete Fußballstadion in Mendoza.

Installationen, Graffiti und Stadtkunst verdeutlichten die politische Absicht, Buenos Aires zu einer bunten, vorurteilsfreien und vitalen Stadt zu machen, zur Antithese der klassischen und aseptischen Stadt der Diktatur.

Zum ersten Mal in der Geschichte dieser Stadt präsentierten sich Demokratie und subversive Kunst als untrennbar miteinander verbunden. Sie begegneten sich im öffentlichen Raum der Stadt, der so zum Raum der politischen und der künstlerischen Freiheit wurde. Die Kunst schien als Triebkraft menschlicher Solidarität und Kommunikation ohne Hierarchien, Freiheit zu verwirklichen; und die Politik, die sich als Priorität gesetzt hatte, die Freiheit als höchsten Wert zu fördern und zu gewährleisten, identifizierte sich mit den utopischen Entwürfen der Kunst. Das Kulturzentrum Recoleta wurde in den ersten Jahren der Demokratie, obwohl es während der Diktatur entstand, zum Brennpunkt der "jungen Kultur" und zum Symbol der neuen Zeit. Die Verbindung von Kunst und Politik im öffentlichen Raum zeigte sich auch in den Demonstrationen mit weißen Masken oder in der Zeichnung von Silhouetten, die Verschwundene darstellten; im Raum der Stadt konnten das demokratische Fest und der Protest gegen die Diktatur gleichzeitig stattfinden.

Die Vorstellung einer kollektiven Öffentlichkeit leitete auch eine aktive Stadtpolitik zur Konsolidierung von Partizipationsnetzen, die auf die Bedeutung der einzelnen Stadtviertel und deren Gemeinschaftsgeist gründeten. Geleitet wurde sie vom Willen zur Dezentralisierung, zur Partizipation und zu weniger Bürokratie, der sowohl dem Autoritarismus der Diktatur als auch dem elitären Gehabe radikaler linker Gruppierungen entgegenstand. Mit dem Wiederaufleben des Viertels – des *barrio* – wurde ein wesentliches Stück der Identität von Buenos Aires reaktiviert. Bereits in den letzten Jahren der Diktatur kam es wiederholt zu neuen Lesarten der *barrios*, die als Brutstätten der Demokratie, als Orte politischer Partizipation und gesellschaftlicher Vermischung der einfachen Volksschichten in Buenos Aires zu Beginn des 20. Jahrhunderts interpretiert wurden (Romero/Gutiérrez 1995). Es ging darum, gegenüber dem staatlichen Autoritarismus diejenigen Bereiche ausfindig zu machen, in denen die Gesellschaft Widerstand leistete und die Demokratie 'auf der Lauer' war.

In den achtziger Jahren trugen diese Entwicklungen mit ihrer Mischung aus Tango-Nostalgie und einer Neuauslegung der "cien barrios porteños", der hundert Viertel von Buenos Aires, aus der Sicht der Popkultur dazu bei, die Stadtviertel zu Zentren gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Lebens zu machen. Dies gilt auch in wirtschaftlicher Hinsicht, denn aufgrund der spürbar werdenden Rezession beschränkte man sich in den achtzi-

ger Jahren im Bau- und Immobiliensektor auf Gebäuderenovierungen in den traditionellen Vierteln. Im traditionell passiven Immobilienmarkt war damals eine besondere Unternehmungslust zu spüren, die sich – wie im Falle von Palermo Viejo – in der qualitativen Verbesserung großer Bereiche bestimmter Stadtviertel äußerte. Der kommerzielle Sektor verstand es, aus den Gedichten Jorge Luis Borges', die bestimmten Vierteln wie eben Palermo gewidmet waren, Kapital zu schlagen.

Die Segmentierung der Stadt

Dieses Klima der 'Rückgewinnung' der Stadt ist auch in der damaligen Suche nach den materiellen und kulturellen Spuren der argentinischen Moderne in Buenos Aires erkennbar (Sarlo 1988; Liernur 2001). Das internationale Klima, geprägt von der Debatte über Moderne und Postmoderne im Bereich der Stadtkultur und von dem Versuch, in Europa und in den USA die traditionellen Stadtkerne wiederaufleben zu lassen, fand ein Korrelat in der urbanen Kultur von Buenos Aires. Man bezog sich konkret auf die Wiederbelebung der spanischen Städte in der *movida* nach vierzig Jahren Diktatur und hoffte, analoge Entwicklungen in Argentinien in Gang zu bringen. Barcelona und Madrid boten sich als erfolgreiche Beispiele für die Überwindung des vielkritisierten Autoritarismus modernistischer Planung und für eine gleichermaßen realistische wie auch neuartige Auffassung architektonischer Stadtplanung: Sie akzeptierten einerseits die Begrenzung des öffentlichen Managements und die wirtschaftliche Funktionalisierung des Stadtgebiets und trauten andererseits der Architektur die Fähigkeit zu, sowohl den Identitätsbedürfnissen der Bürger als auch dem wirtschaftlichen Wert von Gebäuden und Orten gerecht zu werden. Die sich damals abzeichnende transnationale Vernetzung der Großstädte, ein Merkmal der Globalisierung, veränderte die Funktion der Städte und erhöhte deren wirtschaftliche und kulturelle Dynamik.

In Buenos Aires schlug die Regierung einen ähnlichen Weg ein: Sie rückte von der modernistischen quantitativen hin zur qualitativen Planung, wertete die traditionelle Anlage der Stadt mit ihren identitätsstiftenden Bauwerken und Profilen auf, entwickelte neue und flexible Partizipations- und Entscheidungsmechanismen, und räumte der Privatinitiative eine herausragende Rolle ein.

Der bedeutendste Vorstoß in dieser Richtung war die Ausschreibung des Wettbewerbs "Urbanistisch-architektonische Ideen für Buenos Aires" im Jahre 1986 in Anlehnung an einen vorausgegangenen Wettbewerb der Stadt

Madrid: Es wurden zwanzig 'urbane Brachräume' ausgewählt, in denen punktuelle, aber architektonisch bedeutsame Eingriffe vorgenommen werden sollten mit dem Ziel, den städtischen Raum aufzuwerten. Dieser Wettbewerb der "20 Ideen" wurde von der Stadt Madrid im Rahmen eines Kooperationsabkommens unterstützt.⁷ Die Aktion löste eine kulturelle Aktivität aus, wie man sie in Buenos Aires lange nicht mehr gesehen hatte, und die Institution des öffentlichen Wettbewerbs, den man mit der goldenen Zeit der argentinischen Architektur identifizierte, gewann erneut an Bedeutung. Auch wenn keines der Projekte umgesetzt wurde, trug der Wettbewerb zur Reifung alternativer Konzepte gegenüber der traditionellen Stadtplanung wie die Projektplanung und die neue Rolle der Projektarchitekten sowie zur Einsicht in die unbestrittene Bedeutung des Marktes und der Privatinitiativen bei.

Trotz des Versprechens einer allgemeinen Erneuerung war die Regierung Alfonsín von einer grundlegenden Ambiguität geprägt, die sich auch im Bereich der Stadtplanung zeigte: Man förderte den Wettbewerb der "20 Ideen" und führte gleichzeitig die traditionelle Stadtplanung fort.⁸ Die wichtigste, aber auch die letzte Episode der traditionellen staatlichen Stadtplanung, die letzte politisch-urbanistische Utopie des Jahrhunderts in Argentinien, war das 1986 vom Parlament abgesegnete Projekt, die argentinische Hauptstadt nach Viedma in Patagonien zu verlagern. Diese Idee, die zweifellos von Brasilien inspiriert war, gründete auf einer epischen Auffassung von Politik und sollte der Gesellschaft beweisen, dass der Staat noch immer dazu fähig war, die großen Probleme des Landes anzupacken und zu lösen. Gleichzeitig aber war das Projekt Ausdruck des Glaubens seitens des *Alfonsinismo* an die traditionelle Staatsplanung, an die Fortschrittsphilosophie der fünfziger und sechziger Jahre, als die Expansionsphase ihren Höhepunkt erreichte. Die Zeit war nicht spurlos verstrichen: Nach den Diktaturen rückte dieser Fortschrittsansatz in die Nähe der nationalistischen Geopolitik der Diktatur mit ihrer Obsession der autoritären territorialen Neuverteilung Argentiniens, die Patagonien eine strategische Bedeutung zugewiesen hatte (Reboratti 1987). Mit allgemeiner Gleichgültigkeit begegnete die Bevölke-

⁷ Der wichtigste Impuls zu dieser Kooperation ging von den Architekten Dardo Cúneo und Alberto Varas aus.

⁸ So war die anerkannte Stadtplanerin Odilia Suárez auch an der Stadtplanung der achtziger Jahre beteiligt: Sie hatte seit Ende der vierziger Jahre die staatliche Planung von Buenos Aires maßgeblich gestaltet und war Urheberin des Projekts, auf das sich die Bauordnung von 1977 unter Cacciatore bezog.

rung diesem anachronistischen Projekt, mit dem auch die Staatsplanung begraben wurde.

Die mangelnde Kohärenz der verschiedenen Projekte hatte ihre Gründe: Die Diktatur hatte eine Auseinandersetzung mit den internationalen urbanistischen und architektonischen Entwicklungen verhindert, was diese Koexistenz von gegensätzlichen technischen und kulturellen Welten innerhalb der Regierung und ihrer Behörden erklärte. Anstatt dass es aber zu einer klaren Konfrontation unterschiedlicher Modelle gekommen wäre, neutralisierten sich die verschiedenen Ansätze. Das Fehlen einer kohärenten Stadtplanungspolitik war Teil des schmerzlichen Erbes, das die Modernisierung unter der Diktatur der demokratischen Regierung hinterlassen hatte, aber auch das Ergebnis einer wachsenden Unfähigkeit des Staates, Stadtplanungspolitik zu betreiben.

Ebenso wie keine der zwanzig Ideen des Projektwettbewerbes von 1986 umgesetzt wurde, wurde auch die Bauordnung nicht geändert; es wurde weder über den seit 1962 gültigen Leitplan debattiert, noch irgendeine Korrektur an dessen Prognosen vorgenommen und auch keine seriöse Studie zur Vorbereitung eines neuen Plans durchgeführt. Noch immer konnte die Wirtschaftskrise die spezifische Krise der Stadt verbergen, aber es war ersichtlich, dass sämtliche Versuche, die Stadt nach der Diktatur neu zu entwerfen, fehlgeschlagen waren: Den traditionellen Planern schwebten weiterhin globale Entwicklungsprojekte für die Zeit nach der Wirtschaftskrise vor, und die neuen Projektarchitekten schlugen punktuelle Eingriffe in Teilen der Stadt vor, die den Staat, die zivile Gesellschaft und den Markt dynamisch verbinden sollten; aber ersteren fehlte es an staatlicher Intervention und letzteren an Privatinvestitionen sowie an der Fähigkeit zum Management.

Unterdessen verwandelte sich Buenos Aires in einen quasi rechtsfreien Raum: Die alte Bauordnung war völlig überholt, aber da keine neue verabschiedet wurde, griff man auf ein Verfahren zurück, das man schon während der Diktatur angewandt hatte: Gemeint sind die 'Ausnahmen', die Privatpersonen erlaubten, unter Bedingungen zu bauen, die laut Vorschrift verboten waren. Ab 1984 mussten diese vom gewählten Stadtrat genehmigt werden, wodurch die Korruption, die für die Bürokratie während der Diktatur charakteristisch gewesen war, sich nun auf die gewählte Regierung übertrug. Dies ging so weit, dass der gewählte Stadtrat zum kollektiven Symbol für Korruption in Politik und Verwaltung wurde: Jeder konnte das bauen, was er gerade wollte und wo er gerade wollte, wenn er nur genug Geld und Kontakte hatte. Die Politik der Stadt bot im Stadtrat die Kehrseite der demokratischen Eu-

phorie dar und verhinderte die Einsicht in die Veränderung der Stadt. In der Gesellschaft machte sich eine ähnliche Auffassung breit wie am Ende der Diktatur: Man braucht nur eine anständige Verwaltung, um mit den Problemen der Stadt fertig zu werden. Das Hindernis war jedoch nicht nur einfach die Korruption.

Die Demokratie machte deutlich, wie schwierig es ist, eine sinnvolle Stadtplanungspolitik im Rahmen einer dezentralisierten Verwaltung zu betreiben. Das materielle Versorgungsnetz der Stadt – öffentliche Verkehrsmittel, Wasserversorgung und -entsorgung, Gesundheitswesen usw. – zeichnete sich in Buenos Aires schon immer durch die Überschneidung der verschiedenen Zuständigkeitsorgane aus. Aber bis in die achtziger Jahre wurde dieses Problem durch die Zentralisierung verdeckt, die die Militärregierungen der Verwaltung auferlegt hatten – und in erster Linie durch die Existenz einer Reihe zentraler staatlicher Versorgungsunternehmen, die während der Expansionsphase den städtischen Raum vernetzt und konsolidiert hatten. Die Elektrizitäts- und Wasserversorgung sowie das überholungsbedürftige Schienennetz bildeten das öffentliche Versorgungsnetz, das die Illusion nährte, dass Buenos Aires eine Einheit sei, das Ergebnis eines auf Wachstum angelegten Projekts und nicht eine Summe von verstädterten Gebieten, die ihrem Schicksal überlassen waren.

Neben der größeren politischen Heterogenität, die die Demokratie mit sich brachte, war die Krise des Staates der bedeutendste Faktor, der in den achtziger Jahren die Krise der Stadt entfesselte. Die Symptome – immer häufigere Überschwemmungen an immer mehr Orten; Stromausfälle; Verschmutzung des Wassereinzugsgebiets – ließen erkennen, dass die Infrastruktur absolut veraltet war, und führten von der Einsicht in die Krise der Stadt zum Gefühl des unmittelbar bevorstehenden Kollapses. Der funktionelle Zusammenbruch des Eisenbahnnetzes führte zusammen mit dem unaufhaltsamen Anstieg der Fahrpreise aller öffentlichen Verkehrsmittel, dem Abbau von Strecken und der Taktverringerung dazu, dass das öffentliche Transportwesen sein Integrationsvermögen vollständig einbüßte. Dadurch wurde die Beweglichkeit der Bevölkerung, die in Buenos Aires schon immer die gesellschaftliche Mobilität garantiert hatte, deutlich eingeschränkt. Nicht nur die Arbeitsplätze wurden schwer erreichbar, sondern auch das Stadtzentrum, der kulturelle Brennpunkt und ein zentraler Bezugspunkt für Freizeit und Erholung für das gesamte Einzugsgebiet. So verlor der öffentliche Raum an Qualität und Dichte, wobei auch hier die oben beschriebene Aufwertung der Stadtviertel als ideologische Kompensation für den Verlust der Vielfalt

sozial-räumlicher Kontakte zu sehen ist. Sogar die Frage des Wohnraums, ein nebensächliches Problem während der gesamten Expansionsphase, spitzte sich zu, als das wirtschaftliche Wachstum zum Erliegen kam. In Buenos Aires verbreiteten sich die *villas miseria*, die Elendsviertel, und es kam häufig zur Besetzung leerstehender Gebäude in traditionellen Vierteln – San Telmo, Balvanera, Congreso, San Cristóbal, Almagro, Palermo Viejo –, was zu Konfrontationen mit den Eigentümern, gewalttätigen Räumungsaktionen, Mobilisierungen und zur Organisierung von politischen Netzwerken führte, bei denen nicht nur die reine Not, sondern auch Opportunismus und Korruption eine Rolle spielten. Im Gran Buenos Aires wurden die verheerenden Folgen des aus der Zeit der Diktatur stammenden Bodennutzungsgesetzes durch das Ende der sozialen Mobilität verschärft, was zu verbotenen Grundstücksparzellierungen zu Spekulationszwecken oder zur Grundstücksbesetzung führte. Mit dem Zusammenbruch des öffentlichen Transportwesens und der Verschärfung der Wohnraumsituation verlor die Niederlassung in der Peripherie der Großstadt, die in der Expansionsphase durch billige Parzellierungen gefördert wurde, ihren Anreiz; das war auch das Ende der demokratischen Perspektive vom eigenem Häuschen am Rande der Stadt, das Integration und sozialen Aufstieg bedeutet hatte.

Schließlich wurde die traditionelle Asymmetrie zwischen nördlichem und südlichem Stadtgebiet nicht mehr staatlich ausgeglichen und kontrolliert. Das führte zu einem beschleunigten Verdichtungsprozess im Norden, während die strukturellen Probleme im Süden und Südwesten durch die Entleerung der ehemaligen Industrieviertel verschlimmert wurden. Ein bis dahin unbekannter Zug begann das Gesicht der Stadt zu prägen: die abgrundtiefen Unterschiede zwischen einzelnen städtischen und gesellschaftlichen Bereichen. Der Verfall des öffentlichen Versorgungsnetzes brachte die soziale und urbane Ungleichheit ans Licht und die Kritik an der traditionellen Planung sowie die neuen Theorien der segmentierten Stadt ließen die modernistischen Überzeugungen von einer egalitären und gleichmäßigen Stadt als illusorisch und überholt erscheinen. Die Krise der Stadt wurde von einer Krise des Denkens über die Stadt begleitet, und das neuartige Prinzip des Stadtsegments, das in Europa die Reintegration traditioneller Stadtkerne durch wirkungsvolle öffentliche Maßnahmen ermöglichte, diente in Buenos Aires als bloßes Gegenstück zur tatsächlichen Segmentierung der Stadt und der Gesellschaft.

Der Glanz des Shoppingcenters

Inmitten dieser Stadtlandschaft entstanden in Buenos Aires allmählich die emblematischen Orte der neuen Konsumwelt: die Shoppingcenter, eine der wenigen urbanistischen Unternehmungen von Bedeutung während der Rezession der achtziger Jahre. Sie dürfen jedoch keineswegs als Ausnahme im Rahmen der Krise der Stadt in dieser Zeit betrachtet werden, sondern stellen vielmehr eines ihrer bedeutendsten Symptome dar.

In der Tat fügen sich die Shoppingcenter im Gegensatz zu den modernistischen Projekten problemlos in das vom wirtschaftlichen Verfall und dem Rückzug des Staates geprägte Ende der progressiven Phase ein, weil sie die Vorhut eines Stadttyps darstellen, der nicht mehr durch Expansion und Homogenisierung, sondern vielmehr durch Kontrast und Exklusion gekennzeichnet ist: Innerhalb seiner abgeschlossenen Welt bietet das Shoppingcenter Sicherheit und Ordnung, jene Werte, die im post-expansiven öffentlichen Raum knapp geworden sind. Die logische Antwort des Privatkapitals auf die ausgeprägte Heterogenität und die neue Ungleichheit in Buenos Aires nach dem Ende der Expansion war eine Utopie der Ordnung für wenige: ein Stück ideale Stadt, in dem alles gut funktioniert, ein öffentliches Wunderland, in dem man alles kaufen und konsumieren kann, was man begehrt, von Kultur bis hin zu importierten Haushaltsgeräten, von Vergnügen bis Sicherheit.

Die Shoppingcenter stellten eine Antwort auf die Dekadenz des öffentlichen Raumes dar, bevor sie überhaupt wahrgenommen wurde, und trugen ihrerseits zu diesem Verfall bei. Entstanden Anfang der achtziger Jahre als Erweiterung der traditionellen *galerías comerciales*, bewiesen sie bald, dass sie weitaus mehr waren als größere Ladenpassagen, vor allem durch die Investitionskraft, die sie binden konnten und die die neuen wirtschaftlichen Modalitäten der neunziger Jahre vorwegnahmen. Was sie weiterhin mit den Ladenpassagen gemeinsam hatten, war die zentrale Lage: Im Unterschied zum ursprünglichen Modell des nordamerikanischen Shoppingcenters, das als Simulakrum der Stadt außerhalb der Städte konzipiert wurde, entstanden in Buenos Aires die Shoppingcenter mitten in der Stadt, gleichsam als Ersatz für deren einstige Vitalität.

Unter strikt architektonischen und kulturellen Gesichtspunkten war die Bedeutung des Shoppingcenters auch deshalb enorm, weil es mit seinen Plastikpalmen und seinen neo-historistischen und kitschigen Klischees der neuen Ästhetik der Kommunikationsgesellschaft, des Publikums- und Markterfolgs entsprach. Das ästhetische Repertoire der Shoppingcenter stimmte mit dem überein, was während der siebziger Jahre generell unter

dem Etikett der "Postmoderne" zusammengefasst worden war. Auf der Strecke blieben die neo-avantgardistischen Tendenzen, der asketische Neorealismus, die semiotische Kritik, welche komplexe Reflexionsprozesse in Gang gebracht oder neue Kanonisierungskonzepte hätten entstehen lassen. Die brutale Unterbrechung der Kulturdebatte während der Diktatur, deren wahres Ausmaß lange nicht wahrgenommen wurde, hatte zur Folge, dass nur die auffälligsten und einfältigsten Tendenzen rezipiert wurden, die der Konsumdynamik entsprachen. Das führte dazu, dass Buenos Aires sich zum ersten Mal nicht mehr nach europäischen Kulturmodellen richtete, sondern die US-amerikanischen vorbehaltlos akzeptierte.

4. 1990-1999: Die Stadt der Geschäfte und der Exklusion

Der Ausgang aus dem Labyrinth

Am Ende der Expansionsphase geriet Buenos Aires in das Labyrinth aus der Konzentration von Privatinvestitionen, Rückzug des Staates und sozialer Segmentierung, dessen Emblem das Shoppingcenter war, und irrte ein ganzes Jahrzehnt lang in ihm umher. Die große politisch-ideologische Erneuerung der neunziger Jahre, herbeigeführt von Präsident Carlos Menem auf staatlicher und Carlos Grosso auf städtischer Ebene bestand darin, das Labyrinth nach oben hin zu verlassen. Die wirtschaftliche Öffnung neoliberaler Politik leitete einen neuen Modernisierungszyklus ein, für den die Konzentration von Privatkapital, der Rückzug des Staates und die soziale Segmentierung kein Problem darstellten; sie wurden vielmehr zum Motor der neuartigen urbanen Gestaltung der post-expansiven Stadt gemacht. Die neue Regierung nahm die Zeichen der Epochenwende wahr und gab dieser Wende eine Gestalt, die sie als Antwort auf die neue Zeit pries. Diese Antwort beruhte auf einer neoliberalen Diagnose, die jegliche Überreste des Expansionsmodells zu Scheinproblemen erklärte – insbesondere was die öffentliche Infrastruktur und die Homogenität betraf – und einseitig die wirtschaftliche Modernisierung förderte.

Die Gesetze zum Wirtschaftlichen Notstand und zur Staatsreform (Leyes de Emergencia Económica y Reforma del Estado) machten eine solche Politik möglich, deren Durchsetzungskraft sich zu einem Gutteil aus dem gesellschaftlichen Trauma erklärt, das die Hyperinflation von 1989 und 1990 am Ende der langen Agonie der Expansionsphase ausgelöst hatte. Unter den wichtigsten Maßnahmen wirkte sich die Privatisierung von öffentlichen

Dienstleistungen als Teil der Deregulierung und Öffnung der wirtschaftlichen Aktivität massiv auf Buenos Aires aus.

Die von der neoperonistischen Regierung Menem geförderten Privatisierungen stellten die Leitgedanken der peronistischen Tradition auf den Kopf. Sämtliche städtische Versorgungsleistungen im Gran Buenos Aires, für die staatliche Unternehmen aufkamen, wurden in sehr raschem Tempo privatisiert – Wasser, Gas und Elektrizität.⁹ Vor allem aber hatten die Privatanbieter, was Investitions- und Renovierungspläne für die zusammengebrochene Infrastruktur anging, kaum Auflagen zu erfüllen, was angesichts wiederholter Stromausfälle oder des katastrophalen Zustands der sanitären Infrastruktur zunehmend offenkundig wurde.¹⁰ Die Deregulierung führte auch zu einem differenzierteren Dienstleistungsangebot, was wiederum die gesellschaftliche Segmentierung förderte: Dies lässt sich sowohl im Telekommunikations- als auch im Transportbereich feststellen, wo auf den Zusammenbruch der öffentlichen Versorgungsleistungen eine Vielfalt von Angeboten der Privatanbieter folgte.

Das Beispiel der öffentlichen Verkehrsmittel zeigt, was es heißt, das Labyrinth nach oben hin zu verlassen. Aufgrund des allgemeinen Verfalls der öffentlichen Verkehrsmittel – im Fall der staatlichen S-Bahn und U-Bahn durch das Ausbleiben von Investitionen, im Fall des privaten Linienbusverkehrs durch die allgemeine Wirtschaftskrise und den Wegfall der indirekten Zuschüsse – gingen zwischen 1970 und 1991 bei den Eisenbahnen und den Linienbussen oder *colectivos* die Passagierzahlen um 38% zurück – bei der U-Bahn sogar um 58% –, während der Pkw-Verkehr um 66,7% anstieg. Eine progressive Antwort auf diese Krise wäre die Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel gewesen, hat sich diese doch weltweit als einzig sinnvolle Lösung für die wachsenden Stauprobleme und die Luftverschmutzung in den Städten erwiesen, ganz abgesehen von ihrem demokratisierenden Effekt. Die Regierung Menem wies das Problem jedoch von sich und überließ es der Privatinitiative und dem freien Markt, Lösungen zu finden, die letztendlich die negativen Tendenzen verstärkten. So wurden die Autobahnzufahrten nach Buenos Aires privatisiert, was zu einer Zunahme des Pkw-Verkehrs

⁹ Im England der Thatcher-Ära ließ man sich fünf Jahre Zeit, um zuerst die Kontrollorgane der Dienstleistungen, die privatisiert werden sollten, zu konzipieren und einzusetzen und erst danach wurden die Ausschreibungsbedingungen und Verträge ausgearbeitet.

¹⁰ Als besonders schlimm erwies sich der große Stromausfall im Februar 1999: Beinahe der ganze Süden der Stadt war zehn Tage lang ohne Strom und ohne Wasser. Man weiß, auch wenn es wenig bekannt ist, dass das größte Abwassersystem kurz vor dem Kollaps steht.

führte und eine neue Phase der Suburbanisierung durch die Entstehung von exklusiven abgeschlossenen Wohnsiedlungen (*country clubs*) einleitete. Auf Stadtebene wurden alle Versorgungsleistungen und sogar die entsprechenden Kontrollorgane privatisiert, wodurch die Regierung sich der Instrumente entledigte, die ihr die Ausübung politischen Einflusses ermöglicht hätten. Die Korruption nahm in diesem Zusammenhang überhand. Dennoch bleibt festzustellen, dass die Veränderungen, die damals in Angriff genommen wurden, die Regierung Menem überdauert und Buenos Aires jenes Profil gegeben haben, das es heute über alle nachfolgenden politischen Wechselfälle hinweg charakterisiert.

Als sehr erfolgreich erwies sich die Projektplanung nun nicht mehr im Rahmen einer städtebaulichen Veränderung des öffentlichen Raumes, sondern als Privatinitiative zur Aufwertung bestimmter Bereiche der Stadt für die Ansiedlung privater Unternehmen. Der bedeutende Eröffnungszug dieser Politik war die Renovierung des alten Hafens im Süden der Stadt, Puerto Madero, die, von der Öffentlichkeit sehr positiv aufgenommen, rasch zum wichtigsten Aushängeschild der neuen Modernisierung von Buenos Aires wurde und zum Beweis für die Lebendigkeit der Stadt nach der langen Phase der Dekadenz in den achtziger Jahren. Dadurch wurde ein Stadtgebiet wieder zugänglich gemacht, das von den verschiedenen Diktaturen aus 'strategischen Sicherheitsgründen' abgesperrt worden war, das aber bis in die sechziger Jahre hinein mit seiner Promenade und dem Seebad der Costanera Sur beim Volk überaus beliebt gewesen war. Der zweite Erfolg bestand in der Beibehaltung der alten Backsteinschuppen als nostalgischen Spuren einer vergangenen Industriekultur für die Erstellung einer regelrechten Firmen- und Geschäftsfestung. So entstand im Herzen der Stadt ein hypermoderner Ort, der Buenos Aires ein neues, der Globalisierung angemessenes Profil verlieh.

Unter stadtplanerischen Gesichtspunkten erfüllte dieses Projekt jedoch die Erwartungen seiner Schöpfer nicht, denn Puerto Madero erwies sich nicht als Ausstrahlungspunkt auf die Umgebung im Süden der Stadt: Das neue Viertel ist lediglich zu einer attraktiven Geschäfts- und Touristeninsel geworden. Die Berufsverbände, die bei der Planung auf diese mögliche Entwicklung hingewiesen hatten, tauschten schließlich ihre Kritik gegen die Möglichkeit ein, die Baumaßnahmen über öffentliche Ausschreibungen zu gestalten. Seitdem ist dies die übliche Praxis der Architekten, deren Präsenz in den Entscheidungsinstanzen der Stadtverwaltung in den neunziger Jahren deutlich gestiegen ist.

Megaprojekte und die Krise des öffentlichen Raumes

Alle neuartigen Projekte, die Buenos Aires in den neunziger Jahren erneut eine Modernisierungsdynamik aufgeprägt haben, sind wie Puerto Madero Riesenunternehmungen: die Umgestaltung des Abasto, wie der zentrale Obst- und Gemüsemarkt in Buenos Aires hieß, zu einem Shoppingcenter; der Tren de la Costa, eine für den Tourismus konzipierte Eisenbahnlinie, die am Río de la Plata entlang bis Tigre, am äußeren Ende des Paraná-Deltas, führt, sowie die Modernisierung dieser letztgenannten Stadt, Tigre, die genauso wie die neuen abgeriegelten Wohnsiedlungen in der Stadtperipherie nur durch die radikale Umgestaltung der Stadtzufahrten und des Autobahnnetzes möglich wurde. Nie zuvor, auch nicht während der langen Expansionsphase hatte der Privatsektor Investitionen solchen Ausmaßes getätigt; nie zuvor wurde auf die Stadt von privater Hand ein solcher Einfluss ausgeübt. Bis dahin waren private Interventionen immer auf öffentliche Initiativen zurückgegangen und auf kleinere Flächen von höchstens einem Häuserblock begrenzt. Lediglich der Staat hatte bis dahin großflächige Eingriffe vorgenommen, um städtische Randgebiete aufzuwerten, wie zum Beispiel im Fall von Ezeiza, dem Wohnungsbaugelände am internationalen Flughafen, oder den großen Wohnanlagen im Südwesten der Stadt.

In dieser neuen Phase wurden hingegen große Summen privaten Kapitals in Urbanisationsprojekte investiert; bestimmte Stadtgebiete und großflächige Bereiche erwiesen sich als gewinnbringendes Geschäft auf der Grundlage einer bestimmten Konzeption der Stadt, ihrer Gestaltung und ihres Funktionierens. Dieser neue Typ von Investitionen ist erst im Rahmen der globalisierten Wirtschaft möglich geworden: Genauso wie in anderen Großstädten werden heute ganze Bereiche von Buenos Aires auf dem internationalen Immobilienmarkt gehandelt, und genauso wie in anderen Teilen der Welt hat dies auch in Buenos Aires dazu beigetragen, die Unterschiede zwischen der 'globalisierten' Stadt und den anderen Städten des Landes, sowie innerhalb der Hauptstadt selbst zwischen den begehrten Enklaven und den restlichen Stadtgebieten zu verschärfen. Genauso wenig wie die Shoppingcenter sind diese Enklaven Ausnahmen im allgemeinen Prozess des Verfalls, sondern ihre komplementäre Erscheinung.

Der Unterschied zu ähnlichen Entwicklungen in anderen Großstädten der Welt besteht darin, dass in Buenos Aires der Staat in keiner Weise versucht hat, Kompensations- und Regulierungsmechanismen anzuwenden, sondern vielmehr seit Puerto Madero stets eine aktive Rolle im Interesse der Privatisierungen gespielt hat. Mit anderen Worten, die Logik der Shoppingcenter

ist zur Logik des Staates geworden. Der Staat hat eine Hauptrolle bei den Privatisierungen gespielt, ohne eine Gegenleistung dafür zu erhalten, die der Gesamtheit der Gesellschaft hätte zugute kommen können, wie die offiziellen Statistiken eindeutig beweisen: Zwischen 1988 und 1997 gingen die öffentlichen Investitionen im Bereich der Infrastruktur um 100% zurück und die gesamten öffentlichen Ausgaben in diesem Sektor wurden im Interesse der Privatinvestoren im Küstenbereich zwischen dem Hafen und Tigre getätigt (Plan Urbano 1998). Anders als im Fall der europäischen Städte, wo private städtebauliche Projekte in den neunziger Jahren von der politischen Entscheidung im Rahmen einer Gesamtkonzeption der Stadt getragen und unter gesetzlicher Kontrolle verwirklicht wurden, war in Buenos Aires die konzeptionelle Wende in der Urbanistik gerade noch das Alibi der neokonservativen Ideologie der neunziger Jahre.

Die neuen, von Privatinvestoren finanzierten Megaprojekte haben so zu einer Verschlechterung der bereits kritischen gesellschaftlichen Lage beigetragen. Durch seine Rolle als Vertreter der Interessen des Privatkapitals hat der Staat entschieden zur weiteren Verarmung umfangreicher Teile der Stadtgesellschaft beigetragen; dies äußert sich im Verfall der öffentlichen Infrastruktur, in der Zerstörung von Institutionen wie der Schule, die traditionell die soziale Integration gefördert hatten, in der wachsenden Umweltverschmutzung oder in der Frage nach der Sicherheit in der Stadt. Dass die Verarmung von weiten Teilen der Mittel- und Unterschichten in der post-expansiven Stadt als unausweichliches Faktum hingenommen wird, stellt einen dramatischen Einschnitt in einer Gesellschaft dar, die sich seit Mitte des 19. Jahrhunderts als offene und dynamische Inklusionsgesellschaft verstanden hatte.

Ein neues Stadtsystem

Die Verzahnung von konzentrierten Privatinvestitionen und -projekten auf der einen Seite und der wachsenden Krise des öffentlichen Raumes auf der anderen hat in den neunziger Jahren allmählich das grobe Muster eines neuen Stadtsystems entstehen lassen. Ein relativ neues Symptom dieser Entwicklung ist die neue Suburbanisierung: In den letzten Jahren ist ein Gürtel aus geschlossenen Vierteln, privaten Wohnsiedlungen, *country clubs*, *farm clubs* und Wassersport-Wohnclubs auf einer Fläche von 300 km² um Buenos Aires herum entstanden. Es handelt sich nicht einfach um einen städtischen Dezentralisierungsprozess, sondern um einen radikalen Wandel im sozialen Empfinden. Die Antwort der Gesellschaft auf die Riesenunternehmungen im

neuartigen Rahmen der gesellschaftlichen und städtischen Segmentierung zeigt deutlich, dass es sich nicht um bloße Veränderungen der bestehenden Stadt handelt, sondern um die Bildung eines vollständig neuen Systems der Stadt. Wie die Shoppingcenter funktionieren die geschlossenen Viertel als Einrichtungen, die den Verfall des öffentlichen Versorgungsnetzes der Stadt voraussetzen, um ihrerseits zu gedeihen.

Diese Art privater Suburbanisierung war typisch für die lateinamerikanische Modernisierung, die das US-amerikanische Muster der Autobahnen, der *malls* und der elitären Wohnviertel übernahm, aber aufgrund der immensen gesellschaftlichen Gegensätze ein duales System mit eigenen Inklusions- und Exklusionsmechanismen gebildet hat: die 'formelle' und die 'informelle' Stadt, jede mit einer eigenen Logik und ohne Verbindung miteinander. Dieser Modernisierungstyp ist jedoch in Buenos Aires noch nicht vollständig entwickelt, obwohl die neue wirtschaftliche, gesellschaftliche und städtische Dynamik eine solche Tendenz zu erkennen gibt. Ein bisher ungelöster Konflikt zwischen zwei entgegengesetzten Stadt-Systemen ist zur Zeit zu beobachten. Immer noch ist jene homogenisierende Stadt zu erkennen, die im Laufe des 20. Jahrhunderts entstanden ist und die in weiten Bereichen des Zentrums und der traditionellen Viertel vorzeigbar bleibt, was ihre Wohn- und Umweltqualität angeht. Es handelt sich um die modern-expansive Stadt, die sich vom Zentrum aus in die Peripherie ausbreitete und, indem sie expandierte, ihre Mängel, ihre Schwächen und Versäumnisse erkennen ließ. Die Stadt der post-expansiven Modernisierung hingegen entwickelt sich in umgekehrter Richtung: von der Peripherie, d.h. von den schwächsten Punkten des vorhergehenden Systems aus, ins Zentrum. Die Schwachstellen eines nicht eingelösten Versprechens werden nun zum Kern einer neuen Sinnkonstruktion. Es ist nicht absehbar, ob dieses neue System Buenos Aires komplett erfassen wird, ob die traditionellen konsolidierten Stadtgebiete ihren Charakter werden erhalten können, ob sie nur als Spuren des alten modernen Buenos Aires bleiben oder auch dem Dualisierungsprozess anheimfallen werden.

Die neue politische Autonomie: ein offenes Ende

Wird man neue Strategien finden, um die Heterogenität und die Segmentierung der Stadt einzudämmen im Sinne der Rückgewinnung des inklusiven, homogenisierenden öffentlichen Stadtraumes? Die Verfassungsreform von 1994, die die Autonomie der Hauptstadt garantiert, könnte sich hier positiv

auswirken.¹¹ Dieser neue Status ist von grundlegender Bedeutung, weil zum ersten Mal in der Geschichte von Buenos Aires die Bürger direkt über die Zukunft ihrer Stadt entscheiden können, die bisher lediglich von oben verwaltet wurde. Vielleicht entsteht und konsolidiert sich durch diese Veränderung mit der Zeit eine aktive Öffentlichkeit, die klare politische Interventionen ermöglicht, um Antworten auf die spezifischen Probleme dieser Stadt zu Beginn des 21. Jahrhunderts zu finden: Wie verwaltet man eine segmentierte Stadt? Wie ist Modernisierung voranzutreiben, wenn breiter sozialer Aufstieg unmöglich geworden ist, wenn die Modernisierung bestimmter Viertel sozialen Ausschluss zur Folge hat, wenn Erhaltung der Bausubstanz entweder unbezahlbar und elitär wird oder Verfall und Verelendung bedeutet? Vielleicht erzeugt die Autonomie eine Dynamik, die es möglich macht, die Zukunft der Stadt demokratisch zu gestalten. Dabei sollte jedoch nicht nur der relativ kleine autonome Hauptstadtbezirk berücksichtigt werden, denn die wichtigsten Veränderungen finden heutzutage in der Peripherie statt. Es sollten ideologische, gesellschaftliche und kulturelle Ressourcen mobilisiert werden, die sich auf die gesamte Metropole auswirken und eine andere Modernisierung ermöglichen. Was auf dem Spiel steht, ist die politische Definition der Metropole Buenos Aires für das beginnende Jahrhundert.

¹¹ Bei der Verfassungsreform wurde festgelegt, dass Buenos Aires weiterhin Hauptstadt des Staates und Sitz der Staatsregierung ist, aber nicht mehr als Bundesdistrikt, sondern als eine eigene politisch-administrative Einheit, deren sämtliche Behörden direkt gewählt werden. 1996 wurde die Neuaufteilung der Gemeinden festgelegt.

Literaturverzeichnis

- “Buenos Aires en remodelación. Entrevista al doctor Guillermo D. Laura, Secretario de Obras Públicas de la MCBA” (1977), in: *summa* 114, S. 23-25.
- Gorelik, Adrián (1994): “La ciudad de los negocios”. In: *Punto de Vista*, 50, S. 14-18.
- (1997): “Buenos Aires en la encrucijada: modernización y política Urbana”. In: *Punto de Vista*, 59, S. 7-12.
- Gorelik, Adrián/Silvestri, Graciela (1990a): “Paseo de compras: un recorrido por la decadencia urbana en Buenos Aires”. In: *Punto de Vista*, 37, S. 23-38.
- (1990b): “Réquiem para el puerto. El pensamiento urbano y las transformaciones de la ciudad”. In: *Punto de Vista*, 39, S. 17-26.
- (2000): “Ciudad y cultura urbana, 1976-1999: el fin de la expansión”. In: Romero/Romero (Hrsg.), Bd. 2, S. 461-499.
- Gutiérrez, Leandro/Romero, Luis Alberto (1995): *Sectores Populares. Cultura y política. Buenos Aires en la entreguerra*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Liernur, Jorge F. (2001): *Arquitectura en la Argentina en el siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Oszlak, Oscar (1982): “Los sectores populares y el derecho al espacio urbano”. In: *Punto de Vista*, 16, S. 15-20.
- Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Elementos de Diagnóstico* (1998). Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires
- Reboratti, Carlos (1987): *Nueva capital, viejos mitos. La geopolítica criolla o la razón extrañada*. Buenos Aires: Sudamericana.
- Romero, José Luis/Romero, Luis Alberto (2000): *Buenos Aires, historia de cuatro siglos*. Reedición aumentada. 2 Bde., Buenos Aires: Editorial Altamira.
- Sarlo, Beatriz (1988): *Una modernidad periférica. Buenos Aires 1920 y 1930*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Secchi, Bernardo (1989 [1984]): “Le condizione sono cambiate”. In: *Un progetto per l'urbanistica*. Turin: Einaudi.
- Silvestri, Graciela (1999): “La ciudad de los arquitectos”. In: *Punto de Vista*, 63, S. 1-9.
- Torres, Horacio (1993): *El mapa social de Buenos Aires (1940-1990)*. Buenos Aires: FADU-UBA (Serie Difusión Nr. 3).